
**115 2020_CBS_04495 B-punt - Mobiliteit-Hoofdcoördinator - goedkeuring
startnota F34/N34 (Strandwijk Zeebrugge).**

Samenstelling:

Aanwezig:

de heer Dirk De fauw; de heer Mathijs Goderis; mevrouw Mercedes Van Volcem; de heer Franky Demon; de heer Philip Pierins; mevrouw Ann Soete; de heer Nico Blonrock; mevrouw Minou Esquet; mevrouw Martine Matthys; de heer Pablo Annys; de heer Johan Coens; de heer Colin Beheydt

Beschrijving

Aanleiding en context

De aanleiding van deze studie is tweërlei:

- de realisatie van de kustfietsnelweg F34, de Vlaamse overheid (MOW) en het provinciebestuur namen het initiatief voor de opmaak van een conceptnota (studiegebied Oostende - Zeebrugge) waarbij het College reeds eerder instemde met het concept (CBS_2019_03405) om tussen de gemeentegrens en de Londenstraat het 2 x 2 wegprofiel te transformeren in een 1x1 profiel waardoor aan de Noordzijde van de kusttrambinding ruimte is voor de integratie van de F34, het college gaf toen wel mee dat er een opgave is om binnen de studie 100 + 300 parkeerplaatsen te verankeren (dwz 100 permanente parkeerplaatsen + 300 piekparkeerplaatsen);
- de studie gevaarlijke punten van het stadsbestuur Brugge, waarbij vertrokken werd dat het kruispunt Kustlaan x Baron De Maerelaan en ruimere omgeving een geschiedenis van talrijke ongevallen kent, waarbij de N34 hier ook een zware ruimtelijke breuk vormt.

De afspraak werd gemaakt dat de conceptstudie F34 ingekanteld zou worden in de studie gevaarlijke punten.

Volledigheidshalve dient ook gewezen te worden op andere randvoorwaarden die mee in de weegschaal lagen:

- de revitalisatiestudie voor Zeebrugge;
- de verknoping met de Westelijke tangent van de fietssnelweg F31 Brugge - Zeebrugge (die de verbinding Zwankendamme - Strandwijk maakt).

De studie werd gevat in een omstandig overlegproces die het klassieke verkeerstechnische discours ruim oversteeg, zo kan gewezen worden op:

- de situering binnen / op de grens van een ruimtelijk kwetsbaar gebied met meervoudige bescherming (VEN - SBZ-Habitat- en SBZ-Vogelrichtlijn) waarbij parallel aan de startnota

- nog een natuurtoets in opmaak is (nog lopend - an sich slechts een vereiste op projectnota-niveau echter hier reeds pro-actief geïnitieerd);
- de zonevreemdheid van de huidige randparking D (waarbij het - op aangeven van de dienst Ruimtelijke Ordening - niet opportuun werd bevonden om de parking planologisch te regulariseren maar om de parking te herlokalisieren naar een bestemmingsconforme locatie);
- de organisatie van een parkeerdrukonderzoek in de zomer 2020, die de minimale parkeervraag van 100 + 300 parkeerplaatsen bevestigde maar die uitwees dat een 100 + 400 parkeerplaatsen ideaal zou zijn;
- de (reeds afgeronde) gesprekken met Elia voor het gebruiken van hun parking (als permanente parking en alzo de invulling van de 100 ppl);
- de noodzaak tot KLIP-bevraging omwille van de aanwezigheid van nutsleidingen welke bepalend zijn voor de situering van de fietstunnel.

We verwijzen naar de dossierstukken in bijlage voor een omstandige toelichting van het onderzoek:

- de conceptnota F34 (studie-opdracht provincie en MOW);
- de startnota N34/F34 Strandwijk Zeebrugge (incl. de resultaten van de parkeerstudie en de KLIP-bevraging);
- de microsimulatie N34 x Baron De Maerelaan en x New York-laan (i.o.v. AWV).

Motivering

- Beknopte reflectie ontwerpproces

Ter ingeleide is het opportuun om te benadrukken dat het voorstel het resultaat is van een uitermate complexe - moeilijke ontwerpoefening, illustratief enkele voorbeelden:

- de aantakking F34 x F31 Westelijke tangent noodzaakt een ongelijkvloerse kruising van de N34 waarbij geopteerd werd voor een tunnel die omwille van de normen Fietsvademecum tweemaal een hellingbaan à 130 m noodzaakt, wat uiteraard weinig flexibiliteit biedt naar mogelijke inplantingslocaties;
- de aanwezige natuurwaardes en hun meervoudige bescherming, dit maakt dat in het ontwerp ook reeds getracht is om een minimale impact te genereren (en zal in het vervolgtraject sowieso nog een aandachtspunt, via o.m. de opmaak van een natuurtoets, vormen);
- diverse leidingen (o.m. Elia) zijn niet te verplaatsen en scheppen zo ook harde randvoorwaarden voor o.m. positionering fietserstunnel en hellingbanen;
- de aanwezigheid van de kusttram maakt dat er hoge eisen zijn naar doorstroming en ook de trambedding vormt vanzelfsprekend een harde randvoorwaarde (en was te behouden naar situering trambedding).

- Concept transformatie N34 / integratie F34

We verwijzen naar het syntheseplan (en bij uitbreiding) de startnota voor een omstandige duiding van het concept. In essentie:

- tussen de gemeentegrens Blankenberge en de Londenstraat wordt de N34 gedownscaled van een 2 x 2 weg naar 1 x 1 weg waardoor aan de Noordzijde van de trambedding de kustfietsnelweg F34 kan ingepast worden als waardoor (ontharding huidige N34) het natuurgebied de Fonteintjes met ca. 0,7 ha kan uitbreiden;
- het kruispunt Londenstraat wordt ingericht met verkeerslichten, in het V-plan zal de tram een prioritaire doorstroming ('groen golf' via inbel-systeem) krijgen;
- ter hoogte van de Strandwijk wordt het 1x1 profiel van de N34 doorgetrokken maar wordt de F34 naar de Zuid-zijde gebracht via een fietstunnel, langsheen de woningen aan de Kustbaan wordt een fietsstraat met beperkt eenrichtingsverkeer gerealiseerd (waarbij in het detailontwerp gewaakt zal worden over een groene inkleding als zachte rand van de Strandwijk) waardoor een lokale fietsroute richting o.m. Stella Maris-kerk ontstaat;

- in het segment tussen de Sint-Christianastraat en de Baron De Maerelaan wordt een switch van 2x2 profiel (immers aanwezig richting New York-laan) naar een 1x1 N34 + fietsstraat gemaakt, de lokale fietsroute wordt doorgetrokken tot aan de verkeerslichten en het ondermaatse voetpad wordt ook verbreed;
- het kruispunt Baron De Maerelaan krijgt een nieuwe conflictvrije lichtenregeling, waarbij bijzondere aandacht zal gaan naar de integratie van kwalitatieve voetgangers- en fietsersoversteken (thans ondermaats) waardoor o.m. ook een belangrijke missing link wordt weggewerkt tussen Strandwijk en Stationswijk met park Knapen.

Tevens kan gewezen worden op volgende infrastructurele ingrepen:

- ter hoogte van de huidige (te supprimeren want zonevremde) parking D gebeurt de verknoping met de Oostelijke tangent van de F31 en de huidige recreatieve kustfietsroute, parking D wordt getransformeerd in een groene (park)zone wat de Zuidelijke rand van de Strandwijk verder zal opwaarderen;
- het opschuiven van de tramhalte richting Londenstraat, wat kansen schept voor de inrichting van een toegankelijke en kwalitatieve halte (thans ondermaats perron van nog geen 90 cm zonder schuilinfrastructuur), een goede oversteek van de (1x1) N34 wordt verzekerd dankzij een voetgangersoversteek met middeneiland die ook dienst zal doen op de looproute tussen de randparkings en de Strandwijk (wat een antwoord biedt op de huidige problematische oversteek van het 2x2 + kusttram-profiel);
- de inrichting van een nieuwe randparking met minimaal 300 en idealiter (maar afhankelijk van de ontwerpexercitie) 400 parkeerplaatsen belendend aan de parking Elia, daar deze dienst doet voor het opvangen van de seizoenspiek kan deze als een groene parking uitgewerkt worden. Deze nieuwe randparking deelt met parking Elia een gezamenlijke toerit op de N34. (merk op : conform het Beleidsprogramma en op vraag van de Zeebrugse handelaars wordt thans gewerkt aan een ruimere parkeervisie, hierover zal nog een afzonderlijke collegenota voorgelegd worden).

Het project schept kansen voor een ontharding van de N34 met ca. 1,1 à 1,2 ha waardoor het natuurgebied De Fonteintjes met ca 0,7 ha zou kunnen uitbreiden. De inpassing van in bijzonder de F34 aan de Zuid-zijde N34 (t.h.v. zonevremde parking D die als VEN werd ingeklaard) alsook de inpassing van de Westelijke tangent F31 (tot Evendijk West) maakt dat er ook sprake is van een inname van minimum 1,7 ha beschermd natuur. Het zal dat ook noodzakelijk zijn om vanuit de (in opmaak zijnde) natuurtoets in natuurcompensatie te voorzien. Dit is een aandachtspunt waarbij ook in de handen in elkaar geslagen kan worden met VLM (cfr nakende opstart landinrichtingsproject).

- Vervolgtraject

Het syntheseplan is gevat in een startnota die conform de decretale bepaling op een intergemeentelijke projectstuurgroep (geprikt op 9 december - stadhuis Blankenberge) dient afgeklopt te worden.

Het idee, dat reeds met succes afgetoetst werd bij Minister Peeters - AWV en MOW alsook het provinciebestuur (schrijven in bijlage), is om de startnota vervolgens op zeer korte termijn (2021) in detail uit te werken in een projectnota die een detailontwerp zal vatten. In een ideaal scenario zou zo in 2022/2023 de droom van de kustfietswielweg in de eerste spadesteek vertaald kunnen worden. De projectnota zal cruciaal zijn om volgende aspecten in detail uit te werken (niet limitatief) : het nastreven van een integrale toegankelijkheid, het nastreven van een minimale impact op de natuurwaarden (o.m. door de doorvertaling van een hydrologiestudie in milderende maatregelen type retourbemaling / aangepaste funderingsmethodiek), het nastreven van een hoge beeldkwaliteit (zowel voor de N34/F34 als voor de piekseizoenparking), het bewaken van de tracés uitzonderlijk transport, ...

Parallel aan dit studietraject in 2021 is het noodzakelijk dat volgende stappen worden gezet:

- de grondverwerving van de nieuwe piekseizoenparking, hiervoor zou in synergie met het landinrichtingsproject 'Oudlandpolder' van VLM gewerkt worden;

- de opmaak van een startnota voor de Westelijke tangent van de F31 (deze studie is reeds gegund aan studie bureau Evolta).

Tot slot zal in het vervolgtraject ook de nodige aandacht besteed worden aan communicatie naar buurtbewoners. Als eerste stap zal in januari/februari 2021 reeds een eerste communicatietraject uitgerold worden, dit traject zal uitgestippeld worden in dialoog met de Strategische Cel en de (tegen dan aangeworven) gebiedscoördinator. Een participatief/co-creatief traject is gelet op de complexiteit van dit dossier niet opportuun.

- Reflectie op adviezen

- advies toegankelijkheidsambtenaar : "toegankelijkheid" zal een specifiek aandachtspunt vormen in het vervolgtraject - de opmaak van de projectnota / het detailontwerp, deze terechte vraag werd reeds doorvertaald in het in opmaak zijnde bestek.
- advies DRO: een bijkomende oversteek vergt (zoals besproken op de werkgroep dd 30 10) bijkomend onderzoek omwille van een moeilijke (verkeerstechnische) ligging nabij de switch en de toerit tot de randparkings, of dit mogelijk is zal onderzocht worden in het vervolgtraject - de opmaak van de projectnota / het detailontwerp, dit werd zo reeds doorvertaald in het in opmaak zijnde bestek.

Rechtsgrond(en)

Mobiliteitsplan Brugge

Fietsplan Brugge

SAVE-charter

Advies

Openbaar domein

Gunstig advies

Cluster Openbaar Domein is nauw betrokken bij dit project

Hoofdcoördinator

Gunstig advies

Gunstig advies. Is de samenvatting van heel veel overlegmomenten met het groot aantal betrokken externe partners en veelvuldig bilateraal overleg met de betrokken stadsdiensten.

Eigendommen

Gunstig advies

Geen bezwaar voor uitvoering.

Er zullen ten gepaste tijde kredieten moeten beschikbaar zijn voor de eventuele verwervingen en inrichting.

DRO / sectoren NWO

Gunstig onder voorwaarden

Voorwaardelijk gunstig.

Het dossier werd meermaals uitvoerig besproken. Het lijkt ons belangrijk om een veilige oversteek voor voetgangers te faciliteren tussen de parking gelegen ten zuiden van de N34 en de Sint-Christianastraat. Dit ten behoeve van de bewoners van de Strandwijk en het functioneren van de kern en handelszaken van deze wijk. Daarom vragen wij om dit aandachtspunt dat tijdens de besprekingen meermaals werd toegelicht mee te nemen als onderzoeksvraag in de projectnota.

Strategische cel

Gunstig advies

Gunstig advies van de toegankelijkheidsambtenaar:

Voor de ontsluiting van het strand van Zeebrugge is een toegankelijke tramhalte van groot belang. Positief dat hier eindelijk werk van gemaakt kan worden. De verschuiving richting Londenstraat zorgt voor een goede bereikbaarheid van het Badengebouw, en van de faciliteiten voor personen met een beperking in het kader van Zon Zee Zorgeloos. Graag in de uitwerking aandacht voor toegankelijke loop- en rolroutes van de parking en tramhalte richting zeedijk, in de eerste plaats met focus op rolstoelgebruikers en blinde of slechtziende personen. Dit zorgt direct ook voor een beter comfort voor bolderkarren, kinderfietsjes enz. Voor de parking(s) graag 6% voorbehouden parkeerplaatsen voor personen met een handicap voorzien.

Besluit

Artikel 1

Het stadsbestuur keurt de startnota principieel goed, maar herinrichting F34/N34 kan pas ná realisatie nieuwe randparking 400 parkeerplaatsen naast parking Elia.

Artikel 2

In opvolging:

- de Burgemeester, Schepen Van Volcem, de hoofdcoördinator en de dienst Mobiliteit vertegenwoordigen het stadsbestuur op de intergemeentelijke projectstuurgroep op 9 december;
- de hoofdcoördinator en de dienst Mobiliteit trekken de gesprekken met het provinciebestuur en de Vlaamse overheid voor de opmaak van een samenwerkingsovereenkomst die de volgende stappen (van projectnota tot én met de uitvoering) vat, de cluster openbaar domein en de dienst ruimtelijke ordening worden bij deze gesprekken ook nauw betrokken;
- de dienst Eigendommen krijgt het mandaat om een aankoopdossier van de gronden voor de realisatie van de piekseizoenparking (in samenwerking met VLM) op te starten;
- de cluster openbaar domein (specialist bos, natuur en land) krijgt het mandaat om – in dialoog met VLM – een overleg voor de natuurcompensatie op te starten, tevens wordt het overleg geïnitieerd om de procedure voor het bekomen van een afwijking op het Natuurdecreet i.f.v. de realisatie van een fietssnelweg (als werk van groot algemeen belang) op te starten richting de Vlaams Minister van Natuur en Milieu;
- inzake bewonerscommunicatie beslist het college om in januari / februari 2021 een traject met communicatie over deze acties naar de burgers uit te werken.

Artikel 3

Een kopij van het collegebesluit wordt bezorgd aan de Vlaams Minister van Mobiliteit, mevrouw Peeters, en de leden van de projectstuurgroep.

Gekoppelde besluiten

- 2019_CBS_02143 - B-punt - Mobiliteit - studie gevaarlijke punten - gunning.
- 2019_CBS_01304 - B-punt - Mobiliteit - fietssnelweg F34 - opstart studie.
- 2019_CBS_03405 - B-punt - Mobiliteit - kustfietssnelweg F34 - rapportage conceptfase.

- 2019_GR_00077 - Mobiliteit - studie gevaarlijke punten - ontwerp - wijze van gunnen - goedkeuring.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het College van Burgemeester en Schepenen

Colin Beheydt
Algemeen directeur Stad en OCMW Brugge

Dirk De fauw
Burgemeester